

Die Ybbstalbahn

Club 598 – Information 2 /2017

13. Dezember 2017

Wohin geht die Reise?

Das Jahr 2017 neigt sich dem Ende zu. Ein Jahr vorerst noch bescheidener Hoffnungen und vieler Versprechen, aber letztendlich eines der großen Enttäuschungen.

Das Eisenbahngesetz, ebenso wie auch die Grundsatzvereinbarung bezüglich der Übergabe von Eisenbahnstrecken an das Land NÖ, abgeschlossen 2010, zwischen der Republik Österreich, dem Land NÖ und den ÖBB geben keine klaren Auskünfte oder Vorgaben, wie mit stillgelegten Eisenbahnstrecken umzugehen ist. Im Gegenteil, vielleicht die unabsichtliche, unbewusste Nachlässigkeit in den Texten dieser Dokumente, erlaubt bezüglich dem Nachnutzen von Bahnstrecken alles. Vom Weiterbetrieb, einem Radweg, bis zum Abtragen und Herstellen des Urzustandes vor dem Eisenbahnbau. Alles ist drin. Auch ein Betrieb in touristischem Sinne durch Interessenten ist möglich. Von der Gesetzeslage her und nach dem Modus der Vereinbarung sehr wohl. Es kommt lediglich auf das Wollen der Politik an, um eine Bahnlinie, wie die Ybbstalbahn zu erhalten.

Letztendlich in aller Klarheit: Das strikte Nein zum Weiterbestand in irgendeiner Form kam ja nicht nur von oben, sondern ganz gezielt auch aus den Gemeindestuben des Ybbstaales, vorrangig natürlich von den Bürgermeistern. Eine rühmliche Ausnahme Hollenstein und deren damaliger Bürgermeister Ing. Franz Gratzer, welche vehement gegen das Zusperrn ankämpften.

Eine zusammenhängende Bahnlinie in das Große Ybbstal von Waidhofen bis Lunz ist Geschichte, der touristische Bahnanschluss des Tales an die Normalspur verloren.

Die Chance, wenigstens die Stichbahn ins Kleine Ybbstal für den Tourismus und auch im Sinne des modernen Denkmalschutzes zu retten, wurde trotz des unermüdlichen, jahrelangen Bemühens des Club 598 durch kaltschnäuzige Zerstörungswut vertan.

Eine bemerkenswerte Ausgangslage ist verspielt. Selbst das BDA (Bundedenkmalamt) lobt das Projekt des Club 598, welches ebenso von namhaften Tourismusexperten sehr hoch eingeschätzt, als echt prosperierend für die Region verstanden wird.

Seine absolute Abneigung gegen einen Bahnbetrieb brachte der Bürgermeister über die Jahre dadurch zum Ausdruck, daß er immer wieder stückweise Gleise abbauen ließ, um im Sommer dieses Jahres den endgültigen Abtrag der Gleise anzuordnen. Die exakte Niederschrift der Aussage von Bürgermeister Josef Hofmarcher am 29. Mai 2017 im Waidhofner Rathaus sagt alles: „Das Trassenband mit einer Breite von 6m steht für eine öffentliche Infrastruktur zur Verfügung (Glasfaser, Kanal Telefon, Bahn). Ein politischer Wille zur Erhaltung des Schienenstranges ist in der Marktgemeinde nicht gegeben!“

Somit bleibt zurzeit als bescheidener Rest der Ybbstalbahn das Stück zwischen Waidhofen und Gstadt. Trotz jährlich annähernd 200.000 Fahrgästen (Schülertransport) scheint auch dies gefährdet. Politisch angedacht ist das Kürzen der Strecke bis nach der Haltestelle Vogelsang. In Zeiten des Klimawandels und der fortschreitenden Umweltzerstörung das endgültige Desaster.

Nach dem Willen der Regionalpolitik sollten wir ins Innere Ybbstal, um die Strecke Göstling- Lunz-Kienberg gemeinsam mit dem dort tätigen Verein ÖGLB zu attraktiveren. Der eigenen Vorstellung nach wollen wir aber für die wertvollsten Exponate endlich als Waidhofner Verein unser Museum bauen. Soll die Kulturschande Ybbstalbahn nicht noch schlimmer werden, wie es sowieso schon ist, dann muß beides gelingen. Der Club 598 ist sicher bereit seinen Beitrag zu leisten

Nach 44 Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit des Club 598 stellt sich die Frage: **Wohin geht die Reise?**

S. N.

Politik im Lauf der Zeit am Beispiel Ybbstalbahn

Wer 1973 die Dampfsonderfahrten aus Anlaß des 75 Jahr-Jubiläums der Ybbstalbahn erleben durfte, kann von einem wahren Freudentaumel berichten, welcher die Bewohner der Region erfasste. Von den Schulkindern bis zu den honorigen Politikern, sie alle drängten sich in den Waggonen, umlagerten in den Bahnhöfen die geschmückten Zuggarnituren. Sie lauschten den Lobesworten der Festredner und den Klängen der Musik. Vor lauter Freude am Feiern wurde es spät. Bei der Heimfahrt der Festgäste zu nächtllicher Stunde gab es Kerzenlicht in den heimeligen Waggonen. Zwei Dampflokomotiven zogen 22 vollbesetzte Zweiachser Richtung Waidhofen und zeigten dabei, was eine Schmalspurbahn zu leisten imstande ist.

Das „Eisenbahnbewusstsein“ war fest im Tal verankert. Die Grußworte der Politiker in der gefälligen Festschrift gaben Anlass zur Freude und Hoffnung. Schließlich und endlich definierte sich damals, wie von höchster Seite betont, die Region über die Schmalspurbahn.

1998, 25 Jahre später, also zum 100. Geburtstag der traditionsreichen Linie, trug der Wettergott mit seinen Regenfällen nicht so sehr zur Feierstimmung bei. Allerdings, die Wortspenden in der ebenfalls gut gelungenen Festbroschüre der Gratulanten, angefangen vom Landeshauptmann bis zum damals amtierenden Bürgermeister der Stadt Waidhofen hellten die Stimmung der Feiernden kräftig auf. Besonders die freudige Aussage des Bürgermeisters ist zu erwähnen: Aufgrund des kurz vorher abgeschlossenen Nahverkehrsvertrages werden auch noch in den nächsten 25 Jahren, also bis 2023, die Garnituren der Ybbstalbahn verkehren. Hier schwingt die Hochachtung mit, welche man den technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leistungen unserer Vorfahren entgegenbrachte.

Im Dezember 2000 ergeht ein Hilferuf der Ybbstaler Bürgermeister an die NÖ. Landesregierung, um das durch die ÖBB für 2001 geplante Einstellen der Ybbstalbahn zu verhindern. Sechs Bürgermeister haben unterschrieben. Purer Zufall oder? Die Unterschrift des Waidhofner Bürgermeisters fehlt!

2008 ist insofern von großer Bedeutung, weil das sogenannte „CONOS-Gutachten“ eine Darstellung des Ist-Zustandes der drei niederösterreichischen Schmalspurbahnen vorlegt. Obwohl im Vergleich die Ybbstalbahn ganz gut abschneidet, heißt es plötzlich zum Schluß: Um eine Kannibalisierung der drei Bahnen zu vermeiden, wird eine touristische Weiterentwicklung der Ybbstalbahn nicht empfohlen (verkürzt).

Hochwässer in den vorangehenden Jahren bedingen langdauernde Streckensperren und bewußt in Kauf genommenen Ersatzverkehr mit Bussen. Die Debatte über den Weiterbetrieb der Ybbstalbahn wird ergänzt durch ein angedachtes Umspurieren auf Normalspur nach Ybbsitz. Die politische Diskussion um Zusperrern oder Weiterbetrieb wird sehr heftig geführt, doch 2010 mit der Grundsatzvereinbarung ist letztendlich das Schicksal der Ybbstalbahn besiegelt!

Der politische Sinneswandel greift in der Problemregion um sich. Pragmatisches Machtdenken und fast muß man sagen Fanatismus gegen das so besondere technische Kulturjuwel hat sich in den Köpfen der verantwortlichen Politiker festgesetzt.

Es geht längst nicht nur mehr darum, das Erbe unserer Vorfahren für die Zukunft nicht zu nutzen, sondern alles zu unternehmen, um für spätere Zeiten ein eventuelles modernes Verkehrsmittel Ybbstalbahn, welches allen Aspekten der Zukunft gerecht wird, zu verhindern.

Die einzig gangbare Lösung, welche neben vielen positiven Beispielen im Ausland, auch in NÖ musterhaft funktioniert, nämlich Bahn und Radweg in Symbiose gemeinsam, haben die Politstrategen der Region und des Landes kurzsichtig vereitelt.

So bleibt nur zu hoffen, daß die Politik für die beiden Reststücke Waidhofen-Gstadt und Göstling-Kienberg einsehen hat. Vielleicht kann man mit den beiden ehrenamtlichen, privaten Vereinen so kooperieren, daß Denkmalpflege und Tourismus ein absoluter Erfolg beschieden ist.

Club intern...Club intern...Club intern...Club intern...Club intern...

Das Jahr geht dem Ende zu! Es hat viel Neues gebracht für unser Tal. Für das Bemühen unseres Vereines mit Bezug auf das Kulturerbe Ybbstalbahn gibt es nur Negatives. Liebe Mitglieder haben uns für immer verlassen, sie bleiben uns in guter Erinnerung

Hans Fabian	Waidhofen	Ing. Horst Paumann	Wien
Friedrich Rechberger	Waidhofen	Ing. Georg Schindelarz	Wien
Hildegund Schwarz	Waidhofen		

Mitgliederservice Kulturelle Veranstaltungen für Wanderer und Bergfreunde

Am Samstag dem 18. März 2017 hatten wir zum gemütlichen Beisammensein in den Bachlerhof in Kematen eingeladen. Schöne Farbbilder und der Film von Gerhard Haumer. Schöne Erinnerungen, aber keine Pläne für die Zukunft! In der nächsten Ausgabe gibt es einige interessante Vorschläge, allerdings freuen wir uns auch über Wünsche unserer Mitglieder - Einfach anrufen!

Zwei Konzertbesuche in Grafenegg

14. Juli 2018, 20,00 Uhr „Die Welt im Dreivierteltakt“ mit Daniela Fally
07. Sept. 2018 19,00 Uhr „Geschichte in Musik gegossen“ Mozart u. Schostakowitsch

Genaueres anfangs Jänner, auch eine Opernfahrt soll es geben!

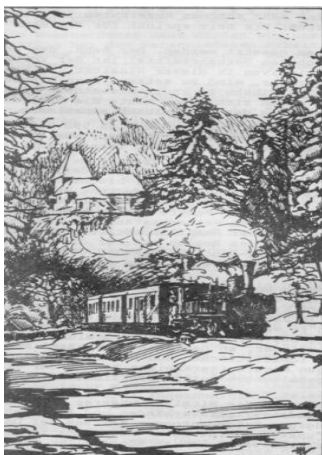
Bitte und Dank der Kassierin!

Herzlichen Dank allen Mitgliedern für das pünktliche und verlässliche Einzahlen des Beitrages für das abgelaufene Jahr.

Ein ganz **außergewöhnliches Lob** darf ich allen jenen geschätzten Mitgliedern aussprechen, die mit **großzügigsten Spenden** unseren Kassenstand gehoben haben.
Tausend Dank!

Und noch etwas: **Nach 40 Jahren Mitgliedschaft ist nichts mehr zu bezahlen**, Sie sind ehrenhalber zu unserer großen gemeinsamen Freude im Club 598, für Sie gilt der beigelegte Zahlschein nicht!

Elsa Zierlinger



*Ein Frohes Weihnachtsfest, viel Glück,
Gesundheit und Erfolg allen
Mitgliedern,
Freunden und Gönnern für das Jahr
2018!
Wünscht herzlichst der Clubvorstand*

Bild: Hilde Kaltenbrunner, bei St Georgen am Reith

Bitte vormerken:

10. März 2018, ab 14,00 Uhr **Generalversammlung**
Ybbstalbräu, Gasthof Hehenberger, 3340, Wienerstr. 28

Anno dazumal nach Clubinformationen 1974 – 1979

Bis zur Wiederinbetriebnahme der 598.02 in Folgen

Aller Anfang ist schwer. Der gegenständliche Ankauf der beiden Lokomotiven, so wie das Überstellen von Obergrafendorf nach Waidhofen war gelungen, das Bezahlen zog sich jedoch bis in den Sommer. Die legendäre Antwort des damaligen Vizepräsidenten Dr. Semmelrath klingt noch heute in den Ohren: „Die ÖBB macht doch kein Ratengeschäft!“ Aber er ließ sich überzeugen, im Juni 1974 war alles abgestottert (85.000.- ATS). Die Spendenfreudigkeit der Mitglieder und Gönner war grandios.

Zur gleichen Zeit bekamen wir von den ÖBB am Lokalbahnhofgelände das Gleis zugewiesen. Eine Woche später konnten mit Hilfe eines Kesselschmiedes von der Steyrtalbahn bei beiden Kesseln die Heizrohre ausgebaut werden. Nach der Untersuchung durch den Kesselsinspektor, damals Dipl. Ing Ludvar, wurde entschieden, die Lok 598.02 aufzuarbeiten.

Bis zum Spätherbst gelang es in Handarbeit, mit einfachsten Mitteln, die Tender abzubauen, die Kesselverkleidung zu entfernen. Zum Glück hielten sich die Rostschäden in Grenzen, sodaß gründliches Entrosten und Lackieren die weiteren Arbeitsschritte waren.

Im Frühling 1975, nachdem die ÖBB und die Stadtgemeinde den Bauplan genehmigt hatten, wurden die Vorarbeiten für den Schuppen getätigt. Jetzt stand die Zimmermannsarbeit im Vordergrund. Plangemäß wurden die Hölzer vorbereitet und gestapelt, weil vorerst noch der Kessel abgehoben werden und auf seinen Platz kommen mußte. Dies gelang mit Hilfe des Kranes der Waidhofner Feuerwehr auf besonders geschickte Weise, wie Filmaufnahmen beweisen.

So der Kessel und das Fahrgestell an Ort und Stelle waren, wurde der Schuppen darüber gebaut, mit Brettern verschalt, das Dach mit Teerpappe gedeckt. Nun konnte zumindest im Trockenen gearbeitet werden und so es nicht zu kalt war, auch in den Wintermonaten. Ja und kleinere Teile konnten zum Bearbeiten mit nach Hause genommen werden.

Das ganze Jahr 1976 waren wir mit dem Aufarbeiten des Fahrgestelles und des Drehgestelles beschäftigt. Kein Kran, aber mit den schweren und unhandlichen Zahnstangenwinden wurde das Fahrgestell 1,5 m angehoben und gesichert aufgebockt. Die Achsen wurden ausgebund und die zugehörigen Lagerschalen zum Teil neu ausgegossen, gedreht und tuschiert. Die gleichen Arbeiten passierten natürlich auch beim Drehgestell. Zum Glück waren die Oberflächen der Achslagerstellen nach der langen Stehzeit in bestem Zustand. Mit intensivem Polieren (eine schweißtreibende Handarbeit), war nach gut zwei Wochen Arbeitszeit auch dies bewältigt.

Der Zusammenbau des Fahrgestelles mit den Achsen und allen weiteren Teilen (Lagerböcke, Tragfedern usw.), sowie des Drehgestelles war kein einfaches Unterfangen mit den vorhandenen Hilfsmitteln, aber Wert für einen kleinen Umtrunk, nachdem es bestens gelungen war. Als letzte Arbeit am Fahrgestell wurde hinten eine neue Pufferbrüst eingewietet. Hört sich einfach an, aber nach einigen Versuchen an einem Musterstück ist auch das Nieten dieser Teile zur vollsten Zufriedenheit verlaufen.

Wenn immer nur zum Wochenende die arbeitende Truppe tätig ist und mitunter nur der eiserne Stamm von fünf bis sechs Unentwegten tätig ist, dann zieht sich so ein großes Unterfangen ganz schön in die Länge und nervt manchmal. Aus heutiger Sicht bewundernswert der Zusammenhalt und die enorme Ausdauer. Dies macht es wohl wert die Namen dieses eisernen Sextetts zu nennen: Schoder Leopold, Käfer Rudolf, Seisenbacher Ernst, Schmalz Gerhard, Heigl Josef und als Motor dieses Werkens Siegfried Nykodem, aber auch viele weitere Helfer wären zu nennen.

1977 geht es enorm vorwärts. Der von der ÖBB Hauptwerkstatt Knittelfeld gelieferte Rohrsatz kann in den Kessel eingebaut werden, der neue Aschenkasten ist fertig.....

1. Folge